NUMER ZAWIERA: „Podstawa przemysłu krajowego", „Po zjeździe kupców samochodowych", „Ostatnie uchwały P. Z. M.", „Wyścig tatrzański", „Szlakiem czynu Ludwika Idzikowskiego", „Przesadne mniemanie o walkach", „Zgoda Ford—General Motors", „Eksport automobilów z Francji",—List otwarty — Komunikat P. Z. M. „Rald polskiej awionetki", „D. O. K.", „Komunikat A. A.", „Święto w Calais", „Kraksa" — (nowela) i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

AUTOLOT

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22. TEL. 85-68

Rok II. 6 sierpień 1929 r. Nr. 32 (60).

Podstawą Rozwoju Przemysłu Krajowego

jest rozwój przemysłu samochodowego.

(Uwagi na temat Zjazdu Kupców Samochodowych w Poznaniu.)

Jednym z pierwszorzędnej wagi czynników, koniecznych do wzmożenia i przyspieszenia rozwoju naszego życia gospodarczego, jest rozwój rodzimego przemysłu samochodowego; jako pierwszy i podstawowy etap w zdrowym, bo na właściwej platformie postawionym rozwoju automobilizmu, który jest równoznaczny z rozwojem i wzrostem środków nowoczesnej komunikacji.

Rozwój krajowego przemysłu samochodowego, jest w pewnej mierze wykładnikiem ogólnego rozwoju przemysłu w kraju, idzie z nim bowiem w parze powstanie i wzrost pokrewnych i zainteresowanych gałęzi przemysłu i handlu.

Jednakże w Polsce dotychczas z gruntu fałszywie i niewłaściwie była traktowana sprawa krajowej produkcji samochodów, gdy tymczasem przemysł zagraniczny pod postacią importu zdołał, dzięki sprzyjającym konjukturom, opanować nasz rynek, *ze szkodą dla życia gospodarczego* i nowopowstałej produkcji krajowej, a to za posrednictwem swych przedstawicielstw i montowni w obecnej ich formie.

Dotychczas bowiem kupcy samochodowi w Polsce są to przedstawiciele firm zagranicznych, innemi słowy *agenci tych firm.*

W obecnie istniejących warunkach i w wypadku, gdyby one w przyszłości nie miały uledz zmianie na lepsze, t. zn. gdyby przemysł krajowy nie mógł i nadal, głównie z racji konkurencji zagranicznej rozwijać się i opanować z czasem naszego rynku, rola kupców samochodowych nie zmieni się, a nawet przeciwnie coraz silniej zależni oni będą od firm zagranicznych.

Na ostatnio odbytym w Poznaniu zjeździe kupców samochodowych, na szczęście sprawa ta znalazła dzięki objektywnemu stanowisku przemysłu samochodowego, zrozumienie i poparcie, co pozwala mniemać, że kupiectwo samochodowe—gdy chce,—umie jednak bezstronnie spojrzeć na nią i, częściowo rezygnując z doraźnych zysków, zacznie może wreszcie pracować ręka w rękę z przemysłem nad stworzeniem podstaw do dalszej, zdrowej już i owocnej działalności.

Winą pewnego odłamu naszego kupiectwa samochodowego nie jest zresztą to, iż nie mając na sprzedaż samochodów krajowej produkcji, jeszcze w ilości niewielkiej sprzedają zagraniczny, ale to, że w wypadkach, gdy przemysł krajowy zabiega o stworzenie takich konjuktur na rynku, któreby stępiając ostrze konkurencji zagranicznej i utrudniając import, dawały pole do wzmożenia twórczości polskiej, oni oceniając to, li tylko jako zamach na swoje dochody, a idąc w ręka w rękę z importerami zagranicznemi, starają się sparaliżować i uniemożliwić te dążenia.

Tutaj rzecz jasna *na pierwszy plan wysuwa się akcja przedstawicieli montowni.*

Jakiem już zaznaczył, stanowisko przemysłu krajowego, znalazło zrozumienie na zjeździe w Poznaniu, szczególnie, iż argumenty przezeń wysunięte nie zasklepiały się w ramach li tylko interesu jakiejś pojedyńczej firmy, lecz miały na celu dobro naszego kraju, przemawiały w interesie życia ekonomicznego i zdrowego rozwoju naszego automobilizmu.

Szczególnie silne poparcie zyskały one u przedstawicieli Krakowa i Górnego Sląska, przyczem rzecz znamienna, zasadniczego sprzeciwu nie zgłoszono przeciw nim zupełnie.

Bardzo charakterystycznym i *godnym podkreślenia jest fakt,* iż większość referatów wygłoszonych na zjeździe (miało miejsce przed dyskusją i przed wystąpieniem przedstawiciela przemysłu krajowego) ubolewała nad rzekomo zbyt wygórowanemi w obecnej taryfie stawkami celnemi w dziale pojazdów mechanicznych. Rzecz jasna, iż zagadnienia celne z tej przedewszystkiem racji, zajęły tyle czasu i miejsca na zjeździe, że obecnie w opracowaniu jest projekt nowej taryfy celnej.

Przeciwnicy koncepcji podniesienia stawek celnych, opartych w myśl propozycji przemysłu na zasadzie taryfy mieszanej, starali się drogą odpowiednich uchwał na zjeździe w Poznaniu, *wypowiedzieć się przeciwko projektowi przemysłu* i na tej drodze wywrzeć pewien nacisk na załatwienie sprawy taryfy celnej.

Na szczęście było ich niewielu, i w toku dyskusji zamiar ten upadł, zjazd nie wypowiedział się w tej tak doniosłej dla naszego przemysłu i automobilizmu sprawie, przekazując jej rozpatrzenie Prezydjum Zajzdu, w porozumieniu z Przedstawicielami Przemysłu i Kupiectwa poszczególnych okręgów. Prezydjum Zjazdu powierzono również zorganizowanie Ogólno-Polskiej Centralnej Organizacji Kupiectwa i Przemysłu w Polsce, której to organizacji brak poważny dawał się odczuwać dotychczas.

WAC.

Co myśli o polskim przemyśle samochodowym

p. St. Wojt., pisząc artykuł

„PO ZJEŹDZIE KUPCOW SAMOCHODOWYCH".

W związku ze Zjazdem kupców samochodowych w Poznaniu, pojawiła się w Kurjerze Warszawskim z dn. 1 b. m., w dziale „Handel, Przemysł i Finanse" notatka p. t. *„Po zjeździe kupców samochodowych"* podpisana przez p. Str. Wojt.

Nie wdając się w szczegółowe analizowanie tego sprawozdania musimy stwierdzić, jedynie, że pisane ono było wyraźnie z jednostronnego punktu widzenia, *brak mu objektywizmu i ścisłości.*

Jednostronność odrazu rzuca się w oczy, gdyż o ile postulaty i motywy popieranej przez p. Str. Wojt strony t. j.: występujących przeciwko przemysłowi krajowemu, są przytoczone z całem ich podkreśleniem, o tyle o przedstawicielu przemysłu twierdzi, że:

Zjazd zajął się głównie sprawą ceł i odrazu napotkał trudności w samem swojem łonie — ze strony przedstawiciela przemysłu samochodowego polskiego, a raczej fabryki, która buduje krajowe podwozia autobusowe i samochody półciężarowe, a zatem zainteresowana jest i t. d."

Wyczuwa się żal w tem co powyżej dosłownie przytoczyłem, że delegat przemysłu wogóle był na zjeździe i że śmiał zmącić jakoby jednomyślny podniosły i jedynie słuszny nastrój zebranych. Stwierdzić jednakże muszę, że kłótliwy i w oczach p. Str. Wojt. osamotniony w swem zacietrzewieniu przedstawiciel przemysłu krajowego, nie był tak odosobniony jakby to z cytowanych wywodów wynikało.

Z tezami bowiem tego reprezentanta przemysłu, zgodzili się zarówno przedstawiciele kupiectwa krakowskiego, jak również górnośląskiego, a przytem były one tak niezbicie słuszne, iż wyraznego i zdecydowanego sprzeciwu nie napotkały, a przeciwnie znalazły zrozumienie ogólne.

Lv.

Zjazd Gwiaździsty do Zakopanego

z okazji międzynarodowego „Wyścigu Tatrzańskiego" w dniu 11.VIII 1929.

Krakowski Klub Automobilowy organizuje w dn. 8, 9, 10 i 11 sierpnia 1929 r. Zjazd Gwiaździsty do Zakopanego.

Zjazd ten *otwarty dla wszystkich,* którzy przybędą do Zakopanego po odbyciu przynajmnie 200 klm. w ciągu 8, 9, 10 lub 11 sierpnia 1929 i zgłoszą swó przyjazd w biurze Wyścigu w Zakopanem najdalej do godz. 11, dnia 11 sierpnia 1929.

Opłata za udział w Zjeździe Gwiaździstym wynosi Zł. 40.

Każdy z uczestników otrzyma plakietę bronzową, jeżeli udowodni wizami, że przebył w wyżej oznaczonych dniach przynajmniej 200 klm.

Jednocześnie są przewidziane plakiety srebrne za specjalny wyczyn, t. zn. przyznane one będą temu uczestnikowi, który w ciągu 24 godzin przebył trasę 1000 klm.

Uczestnik ubiegający się o plakietę srebrną *musi udowodnić również wizami przebytą trasę jak i czas zużyty do jazdy.*

KOMUNIKAT PRASOWY:
Wielkopolskiego Automobilklubu.

W sobotę, 27 lipca r. b. odbył się Zjazd Gwiaździsty do Poznania, organizowany przez Automobilklub Wielkopolski. *W Zjeździe brali udział członkowie wszystkich polskich klubów automobilowych* i to:

	zgłosił uczestn.	do mety przyb.
Automobilklub Polski	50	34
Śląski Klub Automobilowy	1	1
Małopolski Klub Automobilowy	8	5
Krakowski Klub Automobilowy	42	33
Łódzki Automobil-Klub	64	54
Wileński Klub Automobilowy	3	3
Automobilklub Wielkopolski	37	26

Dalsi zawodnicy przybyli do parku samochodowego ze znacznem opóźnieniem, wskutek czego nie zaliczono im punktacji, w myśl regulaminu Zjazdu.

Na podstawie obliczeń przeprowadzonych przez Komisję i Gremjum Komisarzy Sportowych *ustalono następujące wyniki:*

A. Nagrody indywidualne.

I nagroda—p. inż. *Marjan Duszyński* z A. W. na samochodzie Tatra, który przejechał 1074 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 533,70 punktów.

II nagroda—p. *Włodzimierz Boski.* członek A. P., który na samochodzie Austro-Daimler przejechał 1149,5 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 531,48 pkt.

III nagroda—p. *Edward Zawidowski* członek M.K.A., który na samochodzie Austro-Daimler przejechał 1176 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 524,8 punktów.

IV nagroda—p. *Stanisław Sierszyński* czł. A. W., który na samochodzie Austro-Daimler przejechał 1030 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 520,50 pkt.

Nagrodę dla pań zdobyła p. *Ludmiła Paprocka* z Warszawy, która *na samochodzie „Z"* przejechała 827 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskała 519,35 pkt.

Przy nagrodach klubowych ustalono następującą punktację:

B. Nagroda klubowa P. W. K.

Największą ilość punktów uzyskał Łódzki Automobil-Klub—16.200 pkt. zdobywając temsamem nagrodę klubową Powszechnej Wystawy Krajowej.

C. Nagrody przechodnie:

1. *Nagroda przechodnia Banku Wzaj. Ubezp.* „Vesta":

Nagrodę przyznano Łódzkiemu Automobil-Klubowi, który w ogólnej punktacji *uzyskał największą ilość punktów* w liczbie 25.593,05 pkt.

2. *Nagroda przechodnia Komisji Sportowej* Ł.A.K. Nagrodę przyznano Małopolskiemu Klubowi Automobilowemu, który uzyskał w ogólnej punktacji największą ilość punktów t. j. 503,12 pkt.

3. *Nagroda przechodnia Śląskiego Klubu Automobilowego.*

Największą ilość punktów — 25.076,40 — uzyskał Łódzki Automobil-Klub, zdobywając nagrodę.

D. Nagrody specjalne.

1. *Nagroda specjalna Ł. A. K.* — uzyskuje p. Juljusz Triebe za najlepszy wynik jako członek Automobil-Klubu.

2. *Nagroda specjalna Komisji Sportowej A.W.*— uzyskał p. inż. Duszyński—za najlepszy wynik jako członek Automobilklubu Wielkopolski.

Nagrody firmy Praga przyznano jak następuje:
I. p. Klementyna Śliwińska, członek A.W.
II. p. Edward Szulc „ „
III. p. Edward Szulc „ „ za najlepszy wynik na najstarszym samochodzie.

Poza przyznanemi nagrodami otrzymali wszyscy uczestnicy Zjazdu plakiety pamiątkowe i to; uczestnicy, którzy przebyli więcej niż 750 klm. otrzymali plakiety srebrne, uczestnicy, którzy przebyli mniej niż 750 klm. otrzymali bronzowe plakiety.

Wyniki powyższe zatwierdziło Gremjum Komisarzy Sportowych w następującym składzie: mec. Sznarbachowski—A.P., inż. radca Trampler—A.W., Bałaban—M.K.A., Ignacy Cieszyński—K.K.A., Kauczyński — Ł.A.K., Stefan Głowiński—A.W., inż. W. Maćkowiak—A.W., Kocych—Śl.K.A.

Samochodowy pościg za balonem wolnym.

W niedzielę, 28 lipca popołudniu odbył się *Samochodowy pościg za balonem wolnym*, t. zw. *„Pościg za lisem"*. Lisa odnalazł i dogonił pierwszy p. kpt. *Konstanty Rawicz-Rojek*, zdobywając tem samem nagrodę. II nagrodę przyznano p. inż. *Duszyńskiemu*, III p. *Chrząszczowi*, IV p. *Bukowieckiemu*, V p. *Ratajczakowi*, VI p. dr. *Schweitzerowi*, i nagrodę specjalną firmy Vacuum Oil Comp. za odnalezienie proporczyka Gargoyle p. *Bittnerowi.* Pozatem otrzymali wszyscy uczestnicy pościgu plakiety pamiątkowe.

W niedzielę wieczorem odbył się w sali Dworu Huggera bankiet, na którym odbyło się wręczanie nagród zwycięzcom Zjazdu Gwiaździstego jak również w Pościgu za balonem.

KOMUNIKAT PRASOWY:
Krakowskiego Klubu Automobilowego. „Samochodowy Wyścig Tatrzański".

Już tylko niewiele dni dzieli nas od tej najpoważniejszej imprezy samochodowej w Polsce. Wyścig Tatrzański, *bój o Wielką Nagrodę Tatr*, najpoważniejszy polski wyścig samochodowy, odbędzie się dnia 11 sierpnia 1929, na klasycznej trasie górskiej, na odcinku drogi Zakopane Morskie Oko.

Jak zawsze dotychczas, tak i w tym roku start znajdować się będzie koło mostu granicznego na Białce, meta na klm. 28,5 od Zakopanego w stronę Morskiego Oka. Dwa dotychczasowe wyścigi utarły już schemat organizacyjny. Publiczność zgromadzona najliczniej na serpentynach na Wancie, będzie miała do dyspozycji wielką trybunę obliczoną na 2.000 osób. Na tej trybunie znajdzie również swe pomieszczenie specjalna trybuna honorowa dla Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Protektora Wyścigu. Tu również będą zainstalowane wielkie głośniki radjowe dające w czasie Wyścigu wszelkie informacje o jego przebiegu. Bufety stacje lekarskie i t. d. wszystko to znajdzie pomieszczenie w pobliżu trybun dla publiczności. Osobna mała trybuna znajdować się będzie przy samej mecie, gdzie widok jest bardziej ograniczony. Tu znajdować się będzie Jury, centrala telefoniczna, Sekretarjat i elektryczny chronometr biorący automatycznie czas wszystkich zawodników. Wielkie zainteresowanie Wyścigiem w całej Polsce, a przedewszystkiem w jej letniej stolicy w Zakopanem, świadczą o powodzeniu imprezy. Zainteresowanie zagranicą jest również wielkie.

SKRÓT REGULAMINU
III-go Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego.

Krakowski Klub Automobilowy urządza w dniu 11 sierpnia 1929 r. wyścigi samochodowe pod nazwą „Wyścigu Tntrzańskiego" na którym będzie rozegrana *„Wielka Nagroda Tatr".*

„Wyścig Tatrzański" jest wyścigiem międzynarodowym otwartym. Odbywa się on według regulaminu, który jest zgodny z obowiązującym regulaminem sportowym ogólnym A.I.A.C.R., oraz regulaminem sportowym Automobilklubu Polski.

Do wyścigu dopuszcza się samochody wyścigowe i sportowe i ustanawia się następujące kategorje i klasy:

I. Kategorja—Samochody wyścigowe.

KLASA	Pojemność cylindrów	Ilość minimaln, pasażerów (60 kg. na osob.):
I. grupa A	ponad 8.000 cm³	1
„ B	aż do 8.000 „	„
II. „ C	„ „ 5.000 „	„
III. „ D	„ „ 3.000 „	„
IV. „ E	„ „ 2.000 „	„
V. „ F	„ „ 1.500 „	„
VI. „ G	„ „ 1.000 „	„
VII. „ H. I. J.	„ „ 750 „	„



II. Kategorja—Samochody sportowe.

KLASA	Pojemność cylindrów	Waga minim.	Ilość minimalna pasażerów 60 kg. na osobę
I. grupa A	ponad 8.000 cm³	1.800 kg.	4
II. „ B	aż do 8.000 „	1.680 „	4
III. „ C	„ „ 5.000 „	1.200 „	4
IV. „ D	„ „ 3.000 „	860 „	2
V. „ E	„ „ 2.000 „	780 „	2
VI. „ F	„ „ 1.500 „	660 „	2
VII. „ G	„ „ 1.100 „	420 „	1
„ „ H	„ „ 750 „	330 „	1
„ „ I	„ „ 500 „	dowolna	1
„ „ J	„ „ 350 „	„ „	1

Wagę podaną rozumie się jako wagę minimalną. Samochody będą ważone wraz z karoserją i kołami zaopatrzonemi w pneumatyki, z któremi wyruszą, bez materjałów pędnych, wody, narzędzi, kół i części zapasowych.

Samochody sportowe muszą być normalnego typu katalogowego, posiadać muszą oprócz ustawowo przepisanego wyekwipowania (światło, sygnały) warunki odpowiadające przepisom zawartym w załączniku C. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A.I.A.C.R.

Zgłoszenia przyjmowane będą do dnia 1 sierpnia 1929 r., do godz. 18-tej *w Sekretarjacie Krakowskiego Klubu Automobilowego*, przy ul. św. Jana 11.

Wpisowe dla kategorji I-szej wynosi Zł. 150.—
„ „ II-giej „ Zł. 100.—

Zgłoszenia po dniu 1 sierpnia 1929 r., uwzględniane będą najpóźniej do dnia 7 sierpnia, do godz. 18 za dodatkową opłatą 50% powyższych opłat.

Lista zgłoszeń zostanie zamknięta dnia 7 sierpnia 1929 r. o godz. 18-tej.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby K. K. A. wyścigu zaniechał. K. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

Kierowcy oraz zawodnicy, muszą posiadać międzynarodową licencję Sportową wydaną przez którykolwiek klub narodowy, uznany przez A. I. A. C. R.

Trening odbędzie się przy zamkniętej szosie w dniach od 8 do 10 sierpnia 1929 r. włącznie od godz. 5—9-tej. Uczestnicy treningu będą musieli posiadać kartę treningową wydaną przez K. K. A. względnie jego ekspezyturę w Zakopanem.

Zawodnicy zgłaszający się do wyścigu, winni posiadać polisę ubezpieczeniową, ważną tak na wyścig jak i na trening.

Samochody zgłoszone i przyjęte do wyścigu muszą być dostarczone do dnia 11 sierpnia do godziny 10-tej na Łysej Polanie przy moście na Białce 21 klm.

trasy wyścig. Zawodnicy muszą zgłosić się najpóźniej do godz. 12-tej na starcie.

Start odbywać się będzie z miejsca, pojedyńczo i w odstępach czasu ustalonych przez Kierownictwo wyścigu. Czas liczyć się będzie od chwili przekroczenia linji kontrolnej przez przednie koła samochodu.

Ten sam samochód może brać tylko jeden raz udział w wyścigu.

Klasyfikacja w odnośnych kategorjach i klasach odbędzie się według osiągniętego bezwzględnego czasu. W razie braku conajmniej dwóch zawodników poszczególnej kategorji, klasyfikacja oraz rozegranie nagród odbędzie się tylko w wypadkach, gdy zawodnik osiągnie maksyminalny czas, przewidziany w poniższej tabeli.

I kategorja samochody wyścigowe:	Czasy maksymalne:
Klasa A. B.	min. 7.00
„ C	„ 7.00
„ D	„ 7.00
„ E	„ 7.15
„ F	„ 7.30
„ G	„ 8.00
„ H. I. J.	„ 8.30

II kategorja samochody sportowe:	Czasy maksymalne:
Klasa A. B.	min. 8.30
„ C	„ 8.30
„ D	„ 8.30
„ E	„ 9.00
„ F	„ 9.30
„ G	„ 10.00
„ H. I. J.	„ 10.30

Osiągnięte bezwzględnie czasy stanowić będą o klasyfikacji ogólnej.

Nagrody.

„Wielka Nagroda Tatr“ przyznana będzie zawodnikowi, który uzyska najlepszy czas bez względu na kategorję.

Nagroda Automobilklubu Polski rozgrywana poraz trzeci za najlepszy czas w kategorji wyścigowej.

Nagroda Krakowskiego Klubu Automobilowego rozgrywana poraz trzeci za najlepszy czas w kategorji sportowej.

Wszyscy startujący zawodnicy otrzymają plakiety pamiątkowe bez względu na osiągnięte wyniki.

K. K. A. zastrzega sobie prawo uzupełnienia przepisów, oraz odwołania wyścigu.

Wszelkich informacji co do kwater w Zakopanem udziela *Komisja Kwaterunkowa K. K. A.*, w Krakowie, ul. św. Jana L. 11 I piętro tel. 2386, adres telegraficzny: *„Autoklub“* Kraków.

Pierwsze zgłoszenia do Wyścigu Tatrzańskiego.

Nie upłynął jeszcze termin pierwszego orjetacyjnego zamknięcia zgłoszeń, a już mamy jedenaście pierwszorzędnych maszyn i kierowców na starcie. Reprezentowane są Polska, Czechosłowacja, Niemcy i Austrja, przez szereg doborowych zawodników.

I tak w kategorji swortowej startuje na wielkim Mercedesie SS z kompresorem p. hr. Arco Zinneberg.

W kategorji 2 — 3 litrów konkurują w tej chwili p. Harold Weinschenck, członek Austrjackiego Klubu Automobilowego na specjalnej sportowej 6-cio cylindrowej Tatrze i p. Leopold Gerhard z Łodzi na 6-cio cyl. Voisenie. Samochód tej marki startuje po raz pierwszy w Wyścigu Tatrzańskim. Trzecią zawodniczką w tej kategorji będzie p. Halina Poznańska z Łodzi na Austrodaimlerze sportowym trzylitrowym, tego samego typu co znane w Polsce z wielu rajdów i wyścigów słynne „Trzylitrówki“ Daimlerowskie.

Start znanej sportsmenki łódzkiej jest sensacją w świecie sportowym. W kategorji do półtora litra startują hr. Hardegg z Wiednia na półtoralitrowym 4-ro cyl. Bugattim, inż. Bogucki z Małopolskiego Klubu Automobilowego na takiej samej maszynie (inż. Bogucki zwyciężył na niej ostatnio w klasie sportowej w Krynicy i zajął pierwsze miejsce w raidzie do Okopów św. Trójcy), wreszcie p. Antoni Januszkowski z K. K. A. na 6-cio cyl. Alfa Romeo. W kategorji do 1.100 ccm. startuje pan Schmidt Florjan z Czechosłowacji (Jagerndorf) członek Mahrisch Schlesischer Automobilklub na 4-co cylindrowym Amilcarze „Grand Sport“.

Z maszyn wyścigowych mamy w tej chwili trzy zgłoszenia: zeszłoroczny zwycięzca p. Jan Ripper z K. K. A. na półtoralitrowym Bugattim 4-ro cyl. z kompresorem, hr. Mycielski z Małopolskiego Klubu Automobilowego na takiej samej maszynie, wreszcie dr. Swarcsztajn Stanisław na Bugattim 8-mio cyl. z kompresorem typu Grand Prix.

Jak już z tych pierwszych zgłoszeń widać, Wyścig Tatrzański będzie pierwszorzędną walką doskonałych maszyn sportowych. Zgłoszenia dopiero się rozpoczęły. Brak jeszcze kilku kierowców, którzy napewno wezmą udział, choćby ze względu na Mistrzostwo Polski, brak narazie kilku wybitnych zawodników na Daimlerach którzy zawsze brali udział jak: pp. hr. Maurycy Potocki, hr. Adam Potocki i Mistrz Polski inż. Liefeldt, brak zgłoszenia p. Zawidowskiego na Bugattim, dr. Frühlinga, brak Fiatów, które zawsze brały udział, hr. Tarnowskiej, pani Schielowej na Tatrze.

Spodziewany jest liczny udział zawodników węgierskich, z Czechosłowacji, doskonałego kierowcy Tatry p. Vermirovskiego i wielu innych. Wyścig Tatrzański zapowiada się jednem słowem znakomicie.

Międzynarodowe zawody balonów wolnych.

Aeroklub R. P. organizuje w dniu 15 sierpnia r. b. w Poznaniu międzynarodowe zawody balonów wolnych na odległość. Impreza ta została zorganizowana dzęki inicjatywie sekcji bal. Aeroklubu R. P. pod kierownictwem jej szefa ppłk. Hilarego Grabowskiego.

Dotychczas udział zgłosiły w zawodach następujące państwa:

Francja zgłaszając udział 3-ch balonów,
Danja „ „ 1-go balonu,
Czechosłow. „ „ 1-go „
Polska „ „ 3-ch balonów.

Ogólna ilość zgłoszonych balonów 8.

Ubiegać się będą one o nagrody:

I-sza nagroda 5.000 zł.
II-ga „ 3.000 „
III-cia „ 2.000 „
IV-ta „ 1.000 „

Wszyscy zawodnicy otrzymają medal pamiątkowy zawodów, jakto jest praktykowane w dotychczasowych zawodach zagranicznych.

Od dnia 10 sierpnia b. r. Komitet organizacyjny urzędować będzie w Poznaniu w osobach: ppłk. Wolszlegier, mjr. Kwieciński gen. sekr. Aer. R. P., kpt. Zacharewicz kier. Gł. St. Meteor., por. Czarkowski, por. Łojasiewicz.

Zwolniono wszystkie granice prócz Litwy.

Są to pierwsze zawody tego rodzaju w Polsce, a charakter ich międzynarodowy przez teren Poznania i P. W. K. został specjalnie podkreślony.

NAJPIĘKNIEJSZY i NAJKLASYCZNIEJSZY

Wyścig automobilowy w Polsce — Międzynarodowy Wyścig Tatrzański.

Wyścig tatrzański, urządzany po raz trzeci przez Krakowski Klub Automobilowy dnia 11 sierpnia 1929, jest międzynarodowym wyścigiem górskim. Swój *charakter międzynarodowy zyskał w r. 1928*, po raz pierwszy został zorganizowany w r. 1927. Wyścig tatrzański *jest najpoważniejszym polskim wyścigiem samochodowym*, jedynym w Polsce wielkim wyścigiem górskim, jedynym może wyścigiem, który w Polsce zasługuje na miano *„klasycznego“*. Bo o tym wyjątkowym charakterze imprezy sportowej decyduje nietylko jej urządzenie, ale przedewszystkiem jej powodzenie, uznanie, zrozumienie i zainteresowanie, jakie od pierwszej chwili swego istnienia potrafi sobie dany wyścig wyrobić w jaknajszerszych kołach zawodników i publiczności. Jeżeli chodzi o wyścig tatrzański, to od pierwszej chwili, mimo stosunkowo w r. 1927 najniekorzystniejszych warunków (deszcz i błoto) *zyskał on pełne uznanie* tak zawodników jak i publiczności, *stał się ulubioną imprezą automobilistów* polskich, clou sezonu letniego w Zakopanem.

Przyczynia się do tego sukcesu przedewszystkiem wspaniałe otoczenie. Droga do Morskiego Oka w Tatrach, jedyna górska droga polska, jest znaną w całej naszej ojczyźnie, a i w konkurencji z zagranicznemi drogami tego typu *wytrzymuje w pełni porównanie.* Otoczenie krajobrazowe trasy wyścigowej, wspaniałe otoczenie doliny Białki i doliny Białej Wody, otwierających właśnie w miejscu największego nagromadzenia publiczności w czasie wyścigu wspaniałe widoki na najwyższe i najbardziej malownicze szczyty Tatr,— lasy otaczające trasę i Białka płynąca obok niej przepięknem skalnem korytem,—wszystko to stwarza z otoczenia trasy wyścigowej *krajobraz jedyny w swoim rodzaju,* o którym możemy śmiało powiedzieć, że podobnie pięknym nie może się żaden wyścig górski poszczycić.

Trasa sama rozpoczyna się przy klm. 21 od Zakopanego, na t. zw. Łysej Polanie przy granicznym moście między Czechosłowacją i Polską na rzece Białce. Posuwa się przez pierwszych kilka kilometrów przeważnie w terenie płaskim o nielicznych zakrętach, pozwalając na rozwinięcie, szczególnie na wielkiej prostej, dużych szybkości. Już jednak na czwartym kilometrze trasy zaczyna droga wznosić się pod górę i wśród silnych zakrętów ukrytych w lesie dochodzi do Wodospadów w Roztoce, gdzie przebywa dolinę wśród silnych zakrętów na znanym sklepionym moście nad potokiem płynącym z doliny 5-ciu Stawów. Z tego miejsca, po krótkim dystansie o mniejszym nachyleniu, niemniej jednak o dość dużych zakrętach, zaczyna droga na wielkiej polanie wznosić się na stopień dolinowy, doliny Białki ku samemu Morskiemu Oku, szeregiem serpentyn o dużem nachyleniu i bardzo silnych zakrętach. *Jestto najbardziej efektowna część wyścigu,* tu też znajdują się trybuny, radio, centrale telefoniczne, bufety i t. d. *Meta znajduje się na klm. 28,5 od Zakopanego,* cała więc *długość trasy wynosi równo 7,5 klm.* Przeciętne nachylenie wynosi 4,2%, najsilniejsze nachylenie 6%.

Z punktu widzenia sportowego wyścig tatrzański, jako wyścig górski ma trasę bardzo urozmaiconą. Pierwszy jego odcinek zawiera dość znaczne części płaskie i proste. *Tu można rozwijać szybkości dochodzące u wyścigowych maszyn do 200 klm.* (godz.). Dużem polem do popisu dla kierowcy są stosunkowo nie tak silnie pochylone pełne jednak zakrętów, części trasy przed Wodospadami i zaraz po nich. Największe zadanie dla motoru przedstawiają jednak ostatnie odcinki trasy o bardzo silnem wzniesieniu. Czasy uzyskiwane dotychczas dochodzą do 77.717 klm. (godz.). W r. 1927 ustanawia pierwszy rekord trasy inż. Liefeld na samochodzie marki Austro-Daimler (wyścigowym) a w kategorji wozów sportowych najlepszy czas uzyskuje ś. p. bar. v. Wentzel Mosau, niedawno tak tragicznie zmarły, a tak sympatyczny kierowca niemiecki na samochodzie marki Mercedes Benz z kompressorem. Czas Liefeldta 6 : 48.6. Trzeba jednak o tem pamiętać, że *w r. 1927 warunki atmosferyczne były wprost fatalne,* deszcz padał przez cały czas wyścigu, na trasie, wówczas jeszcze nie tak przygotowanej, leżało wszędzie błoto, utrudniające niepomiernie jazdę. Dopiero r. 1928, pierwszy wyścig tatrzański w konkurencji międzynarodowej, przyniósł piękną pogodę, silniejszą konkurencję w kategorji wyścigowej (w 1927 startowały tylko dwa takie wozy) i zarazem znaczną poprawę czasów. W ostrej walce uzyskuje pierwsze miejsce, ustanawiając *nowy rekord trasy,* p. Jan Ripper *z Krakowskiego Klubu Automobilowego,* na samochodzie marki Bugatti czterocylindrowym, pojemności 1½ litra z kompressorem. Czas jego 5 : 47.41 i przecięta szybkość 77.717 klm/godz. dotychczas niepobite są pierwszorzędnym wynikiem sportowym. *W kategorji wozów sportowych* pierwsze miejsce uzyskuje p. dyr. Stanisław Szwarcsztajn na samochodzie marki Bugatti, ośmiocylindrowym z kompresssorem, o pojemności 2,3 litra. Czas jego 6 : 28.18, przecięta 69.555.

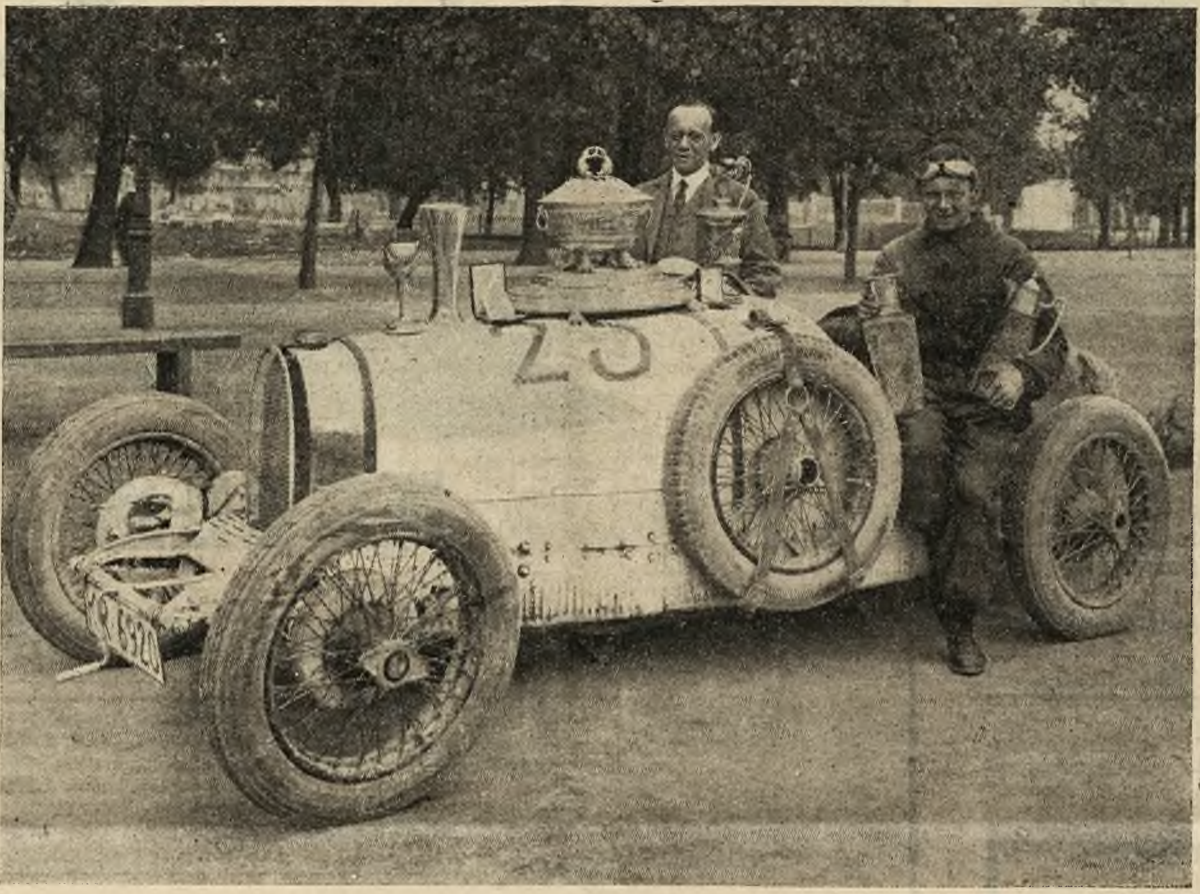
* * *

Publiczność ma na wyścigu tatrzańskim wiele do widzenia. Przedewszystkiem istnieje możność objęcia wzrokiem z wygodnych trybun bardzo długiego odcinka trasy, a ponieważ instalacja telefoniczna i radjowa funkcjonują doskonale, *publiczność jest przez cały czas wyścigu informowana dokładnie* o jego przebiegu, o nazwiskach i samochodach konkurentów i czasach przez nich uzyskiwanych.

Pomieszczeniem publiczności są wielkie trybuny na polanie, na której zaczynają się i przez którą idą wielkie serpentyny. Tu na przestrzeni przeszło 2 klm. publiczność siedząc wygodnie widzi przebieg wyścigu w jego najciekawszej części, głośniki radjowe dają na podstawie relacji telefonicznych dokładne informacje.

Drugie trybuny znajdują się przy samej mecie, gdzie coprawda widok nie jest tak rozległy jak z dolnych trybun, gdyż obejmuje tylko kilka ostatnich zakrętów, jest jednak bardzo emocjonujący ze względu na to, że właśnie na tych zakrętach odbywa się sam finisch wyścigu. Zakręty te są bardzo strome i ostre i *wymagają wielkiej wprawy i wysiłku* od kierowcy.

Samochody, którymi publiczność przybywa z Zakopanego, ustawiają się do chwili zamknięcia trasy poza metą w kierunku do Morskiego Oka, przyczem dokładne przestrzeganie porządku jest rzeczą konieczną, albowiem wąska i jednokierunkowa, pozbawiona drugiego wyjścia szosa do Morskiego Oka dopuszcza łatwo zatorów. Samochody przybywające później *muszą parkować przed startem, na Łysej Polanie,* skąd pasażerowie ich udają się już piezo wzdłuż trasy ku serpentynom. Po drodze mogą wszelkie informacje otrzymać na punktach kontrolnych (pierwszy zakręt po prostej, Wodospady, trybuny przy serpentynach, meta).



Zeszłoroczny zwycięzca Wyścigu Tatrzańskiego, Jan Ripper i jego osiem nagród zdobytych na wyścigu.

UCHWAŁY OSTATNIEGO ZEBRANIA

Polskiego Związku Motocyklowego.

W dniu 4 sierpnia 1929 r., w lokalu Automobilklubu Polski odbyło się Nadzwyczajne zebranie *Polskiego Związku Motocyklowego,* według następującego porządku dziennego:

I. Sprawozdanie Zarządu.
II. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
III. Rezygnacja Zarządu.
IV. Wybory nowego Zarządu.
V. Walne wnioski.

Wobec 17 obecnych, uprawnionych do głosowania przedstawicieli klubów zrzeszonych w P. Z. M. posiadających ogółem 56 głosów, po sprawozdaniu Zarządu i Komisji Rewizyjnej, uchwalono:

I. Przyjąć rezygnację Zarządu.

II. Przenieść siedzibę Polskiego Związku Motocyklowego do Katowic.

Następnie przeprowadzono wybory nowego Zarządu. Podana lista członków nowego Zarządu, przez jednego z członków *Śląskiego Klubu Motocyklowego,* została przyjęta i *skład Zarządu ustalono następujący:*

Prezes — dr. Saloni
(Naczelnik Wydziału Prezydjalnego Wojew. Śląskiego).

Vice-Prezes — Malinowski Marjan.
Sekretarz — Mikuła.
(Sekretarz wydz. Prezyd. Wojew. Śląskiego).
Sekretarz II-gi — Pielawski Kazimierz.
Skarbnik — Banasz Paweł.
Kpt. Sport. — Smuda Maks.
Przewodniczący Kom. Sport. — Malinowski Marjan.

Jednocześnie całe gremjum *podziękowało dotychczasowemu Prezesowi Związku* gen. dr. Br. *Sikorskiemu* za zasługi położone w rozwoju P. Z. M. i mianowało go *I-szym Prezesem honorowym P. Z. M.*

W wolnych wnioskach uchwalono jedno dominujące posunięcie:

Poruczyć nowoobranemu Zarządowi podjęcia kroków ku *zlikwidowaniu zatargu* P. Z. M. z Krakowskim Klubem Automobilowym. (Zaznaczyć należy, że zatarg ten, datuje się od wiosny roku ub., był jednym z poważnych czynników hamujących należyty rozwój motocyklizmu w Wojew. Krakowskim).

(Adres P. Z. M. po przeniesieniu do Katowic: Katowice, Drzymały 1, Sekretarz generalny — Kazimierz Pielawski.)

Przesadne mniemanie o walkach.

Jak się zdaje, ostra walka konkurencyjna pomiędzy General Motors a Fordem, o której tak dużo mówiło się jeszcze dwa lata temu, albo już wygasła, albo też wygaśnie w najbliższym czasie. Taktyka tych dwu olbrzymów produkcji samochodowej w Europie zdaje się wskazywać, iż *za kulisami nastąpiło tam już porozumienie i dokonany został podział rynków.* Ford działa na zachodzie Europy, General Motors w Europie Środkowej. Rynek polski np. jest przez Forda jakby zaniedbywany, a pogłoski o zamiarach Forda zbudowania fabryki w Polsce nie mają żadnych podstaw. Zato Rosja, a przynajmniej wielka część Rosji, przypadnie w udziale Fordowi. Wielka fabryka Forda w Moskwie, w której kapitale partycypować będzie rząd sowiecki, jest rzeczą zupełnie realną i — jak się zdaje — postanowioną. Ford wykazał olbrzymie zdolności pionierskie i on jest ojcem automobilizmu w Stanach Zjednoczonych. General Motors znakomicie umie rynek pogłębiać i wpełniać go. *W Rosji potrzebna jest praca pionierska.* Rozmiarami swymi Rosja przypomina obszar Stanów Zjednoczonych. Pionierskie talenty Forda będą mogły zajaśnieć tam w całej pełni.

Jeżeli współdziałanie pomiędzy Fordem a General Motors nie jest jeszcze faktem dokonanym, to jest to w każdym razie kwestja niedalekiej przyszłości. *Nie jest bowiem do pomyślenia,* aby te dwa olbrzymy trawiły swoje siły w walce konkurencyjnej.

Wzrost eksportu automobilów z Francji

Wywóz automobilów z Francji wzrósł znacznie w ciągu pierwszych pięciu miesięcy r. b., *wywieziono zagranicę* 18.328 wozów osobowych wartości 601.000.000 franków, wobec 15151 wozów wartości 524.000.000 franków w tym samym czasokresie r. 1928.

Eksport samochodów ciężarowych wyniósł 3.764 wozów wartości 121.000.000 franków wobec 2.210 wozów wartości 75.000.000 franków w r. 1928 (w ciągu pierwszych pięciu miesięcy).

Odwiedziny pierwszej placówki polskiego przemysłu samochodowego.

W m. ub., pan vice-prezydent Magistratu m. Warszawy profesor Ryszard Błędowski, w towarzystwie Dyrektora Zakładów Oczyszczania Miasta pana Stanisława Biłowieckiego i ławnika pana Stefana Zielińskiego, zwiedził Fabryki Zakładów Mechanicznych „Ursus" w Czechowiczach pod Warszawą.

Zwiedzono fabrykę samochodów, gdzie zademonstrowano sześciokołowe podwozie o niezależnych tylnych osiach, skonstruowane dla kursowania po terenie bezdrożnym, oraz typy wozów ciężarowych i autobusów. *Wszystkie te typy są obecnie wystawione* w pawilonie własnym Ursusa na P.W.K. w Poznaniu.

Niepominięte zostały odlewnie żeliwa i metali półszlachetnych, jak również laboratorja, w których prowadzą się prace doświadczalne, równolegle do produkcji we wszystkich działach fabrykacji.

Nowoczesna organizacja techniczna, *polegająca na racjonalnem i dokładnem przygotowaniu pracy,* oraz dająca wzamian terminowe wykonanie i wysoki gatunek produktów, a przeprowadzona w całej pełni w Zakładach „Ursus", sprawiła na zwiedzających wrażenie bardzo dodatnie.

KOMUNIKAT PRASOWY 15.
Polskiego Związku Motocyklowego

1. Federation International des Clubs Motocyclistes (F. I. C. M.) *komunikuje,* że na zawody p. n. International Six Doys Frial 1929 wpłynęła do tej pory następująca ilość zgłoszeń:

Czechosłowacja 1, Niemcy 53, Danja 3, Węgry 1, Austrja 8, Rumunja 1, Szwajcarja 12, Anglje 64, Francja 3, Włochy 1, Hollandja 12, Szwecja 3, Islandja 6.

2. *F. I. C. M.* w biuletynie Nr. 38 *„Rekordów światowych"* podaje następujące dane:

Kierowca — H. C. Lones, zawodnik — Brooklands, dnia 24 lipca 1929, Marka Morgen-Jap 80 x 99 498 ccm. Kategorja C. Klasa I.

2 godz. — 126 m. 865 y. średnio 63,25 m/g, 101,79 km/g.

3 godz. 194 m. 56 y. — średnio 64 m/g 104,69 km/g. 200 m. — czas 3 g. 8 m., 30,03 sek. średnio 63.66 m/g 102,45 km/g.

3. Österreichischer Automobil-Club (Wien I Kärtnering 10) *organizuje w dniu 15 września* 1929 r. „XVII Internationales Semmering Rennen" dla samochodów i motocykli. *Zawody te odbędą się* na szosie łączącej Wiedeń z Graz'em (od klm. 79 do 89) *Zapisy do dnia* 24 sierpnia, godz. 18.

Wpisowe dla motocykli S. 10, dla motocykli z wózkami S. 15.

4. Klub Sportowy „Gedania" (Gdańsk — Oliwa Dultrstrasse 11) *zgłosił do P. Z. M.* list o przyjęcie w poczet członków zwyczajnych.

5. Związek Polskich Związków Sportowych (Warszawa, Wiejska 11) *urządza w tym roku loterję fantową,* celem zebrania funduszów dla Komitetu Olimpijskiego.

Premją tej loterji jest nowy samochód turystyczny marki „Chevrolet" 6-cio cylindrowy ofiarowany komitetowi przez firmę General Motors w Polsce.

Cena biletu 2 zł. Ciągnienie 16 października.

KOMUNIKAT PRASOWY:
The Automobile Association.

Londyn 10 lipca 1929.

1. Przewidując duży ruch turystyczny do Francji w b. sezonie, *dzięki obniżeniu stawek przewozu samochodów,* przez kanał La Manche, A. A. wydało specjalną mapę samochodową Francji z wykazaniem stanu dróg (4 kategorje), oraz miejscowości posiadających hotele polecane przez A. A.

Odwrotna strona mapy, zawiera plany miast portowych, w których odbywa się lądowanie, wraz z krótkiemi informacjami co do podróży morskiej. *Mapy otrzymują członkowie A. A. bezpłatnie.*

2. Przewodnik samochodowy po Europie.

3, A. A. zapowiada 4-te wydanie *„Europa Touring"* organ oficjalnego Zwiazku *„Alliance International de Tourisme"*. Książka ta opisuje 18 krajów Europy w językach angielskim, francuskim, niemieckim i zawiera około 130 map i planów. Jedną z jej stron interesujących, są opisy zwiedzania głównych stolic Europy.

Cena dla członków A. A. wynosi 10 szylingów.

List otwarty.

Od stałego Czytelnika tyg. naszego, otrzymaliśmy list żądający wyświetlenia ostatniej katastrofy w czasie wycieczki samochodowej, urządzonej dla prasy, przez G. M. C. w Polsce. List ten podajemy w całości.

Komentarze zbyteczne!

Redakcja.

Wielce Szanowny Panie Redaktorze!

Jestem stałym czytelnikiem poczytnego pisma WPana, jak również prenumeruję szereg pism codziennych i perjodycznych. Interesuję się specjalnie rozwojem automobilizmu polskiego, jak również wszelkiemi postępami w dziedzinie motoryzacji. Również bacznie śledzę wszystkie posunięcia i najprzeróżniejsze tricki reprezentacji obcokrajowych. Najbardziej dla mnie rażącą i, że tak powiem niesmaczną reklamą kieruje się 23-ci Oddział General Motors Company na Polskę. Biuletyny G. M. C. (niby dotyczące li tylko automobilizmu) naszpikowane są zawsze temi samemi zdaniami i określeniami. *„Według badań dyrektora naczelnego p. X". „Pan dyr. Y lata avionetką"* — *„Według określeń Biura Badań Naukowych G. M. C."* i etc. etc. Więc gdzie tylko i co czyni G. M. C. mają wszyscy wiedzieć. Dobrze. Zgadzam się. Ale maleńka dygresja:

Przed kilku dniami odbyła się wycieczka, urządzona dla dziennikarzy, wycieczkę tę (podobno do Kazimierza) zorganizował 23 oddział G. M. C. w Polsce. Według doniesień prasy codziennej (zaznaczam również, że doniesienie to, nie było udziałem wszystkich dzienników, ale zaledwie paru pism, zresztą b. niewyraźnie i traktujące wiadomość kronikarsko), wycieczka omawiana zakończyła się tragicznie, parę osób doznało mniej lub więcej ciężkich obrażeń cielesnych.

I stało się to, na samochodzie marki Chevrolet, notabene prowadzonym przez szefa propagandy G.M.C. w Polsce p. Haczyńskiego.

Zwracam się przeto do Sz. Pana Redaktora, za pośrednictwem pisma Pańskiego — uznając „Autolot" za jeden z poważniejszych i najpopularniejszych tygodników poświęconych motoryzacji — z zapytaniem do Dyrekcji G. M. C.:

> Dlaczego katastrofy tej, wydział propagandowy G. M. C. w Polsce nie omówił tak, jak wszystkie inne, mniej lub zupełnie nie znaczące, wiadomości?
>
> Czy defekt wozu Chevrolet — *powodujący katastrofę* — jest mniej ważnym wypadkiem od amatorkiego *„fruwania"* na avionetce p. dyr. Y, lub jego brata?

Dziwię się również, że prasa codzienna, mająca swoich przedstawicieli na podobnej wycieczce, a którzy wyszli cało, nie omówiła tego i nie zmusiła dyrekcję G.M.C. do wyświetlenia powodu katastrofy. A wycieczka przecież była urządzona wyłącznie dla prasy, i do celu takiego bierze się napewno, najdokładniej skontrolowane wozy.

Przypuszczam, że list mój, zamieszczony w „Autolocie" (o zamieszczenie którego proszę) spowoduje wyświetlającą odpowiedź G. M. C. w Polsce, a pożądanymby było, ażeby na łamach tegoż „Autolotu" została zamieszczona odpowiedź, gdyż zapewne chętnie przeczytaja ją i inni Czytelnicy pisma Pańskiego.

Raczy Pan przyjąć Panie Redaktorze wyrazy szacunku i poważania.

Władysław Młodzianowski.

TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ.

KRAKSA.

(zdarzenie napoły prawdziwe)

Imć Józio Wład-Pentelkiewicz, Pan, władca i właściciel pięknie okrojonego ośrodka — po ostatniej parcelacji zwierzęco-zwierzynowskiej — posiadał w swym majątku okrągłe 355 mórg gruntu, wraz z pięcioma stawami, x mórg lasu, oraz — oraz co winien posiadać w czasach dzisiejszych szanujący się obywatel ziemski — winien posiadać samochód — Wład-Pentelkiewicz miał starego Forda.

Ten nieszczęsny, choć dobrze jeszcze biegający wóz, przysparzał najwięcej udręki panu Pentelkiewiczowi. Wokoło jak sięgnął na swym *„dzikim ośle"* — tak przezwali starego Forda okoliczni sąsiedzi — wszędzie widział nowoczesne wozy i oto: Kierlecki z Popiego-Pola miał pięknie skrojoną Minervę, Wojnicki z Płoz — smukłego ADR'a, nie wymieniając nawet takiego Pytko z Tarnobrodów — który posiadał wóz marki Peugeot.

Tragicznie, wprost zabójczo, działał na pana Włada ten bilans. On, któren był krzewicielem motoryzacji na cały powiat — odpadł na szary koniec ze swoim starym gratem. Bo gdy mówiono o nim lub o jego wozie, to nie inaczej jak *„Ford nie maszyna — Pentelkiewicz nie mechanik"*.

Lato tegoroczne, właściwie dla Kimienki pana Józia Włada, dopisało doskonale; pszeniczka była aż miło, żytko również — nie licząc małego gradu, straty które były pokryte przez Towarzystwo Asekuracyjne „Gradobój" — karpie zaś, to aż skakały w stawach — nie mogły się doczekać wyłowienia.

* * *

Pewnego wieczora, imć pan Pentelkiewicz, z ołówkiem w ręku obliczył, że: po uiszczeniu wszystkich rent i podatków, śmiało będzie mógł sobie pozwolić na nową maszynkę. A zwłaszcza tego lata było się przed kim poszczycić, gdyż w Kimience gościła ciocia Iza, ciocia Kizia, wujcio Ali, oraz dwie siostry jego z przychówkiem. Wszystkie te miastowe damy, szydziły z pana Józia, i każda wolała jechać końmi niż *„dzikim osłem"*.

Następnego ranka, kiedy przy śniadaniu pan Pentelkiewicz ogłosił wszem i każdemu z osobna swój plan, panie wyraziły swoje uznanie, no i nie bez tego ażeby nie dodać... „Nareszcie, dawno winieneś był to uczynić".

Do czasu wyjazdu pana Józia radzono o marce wozu. Wyliczano wszystkie wozy, ale na żaden się nie zdecydowano — to był za brzydki, to za drogi. Pan Pentelkiewicz miał sam ostatecznie zadecydować w stolicy.

Do Warszawy pan Józio wyjechał koleją, ponieważ nie chciał się pokazywać takim „tłukiem". Wszyscy z niezmiernym naprężeniem, wyczekiwali powrotu. Wszyscy byli ciekawi nowości, a zawdzięczając cioci Kizi, cała okolica była powiadomiona o ważnej zmianie, mającej nastąpić w Kimience.

* * *

Przez czas, nieobecności pana Józia, jedynie siostrzeniec jego Funio, był najmniej zainteresowany powrotem wuja. *„Dziki osioł"* był oddany w jego niepodzielne władanie.

Skończony wisus, zbierający zawodowo pały za sprawowanie, miał wielkie zamiłowanie do mechaniki, a marzeniem Funia było zostać pilotem. Nie było bardziej psiego figla, którego by ten miły chłopiec nie spłatał. Najwspanialsze z nich to: oglądanie *własnego oka i ogłuszanie roju pszczół*

Pierwsze odbyło się w okolicznościach nadzwyczajniejszych: będąc jeszcze w podstępnej klasie, Funio zwołał kolegów i wyjawił chęć — obejrzenia Człowieczego oka w całości, a ponieważ był najstarszy wiekiem, odważny i szybki, więc nie widząc gorliwego poparcia swych tez, — a chcąc im świecić przykładem, — gwoździem wyciągniętym z płotu wyjął swoje własne. Gorzej było ze wstawieniem; po długiej kuracji wstawiono mu — ale szklane. Szklane oko nie przyniosło zmartwienia Funiowi — nazwano go Mohikaninem — *„Bratem szklane oko"*, no i na usilne prośby kolegów, mógł zawsze zareprezentować oko bez bólu.

Łapanie roju, odbyło się bardziej prosto. Nasz Funio, widząc osiadły na gałęzi lipy rój pszczół, lotem swego bystrego umysłu zdecydował, że najlepiej będzie — słownikiem jego — *„wygarnąć"* doń ślepym nabojem z dubeltówki a ogłuszone już, jak ulęgałki zebrać do kosza i złożyć w darze wujowi. Od myśli do czynu. I miał rację. Część pszczół ogłuszył, reszta zaś — reszta bardziej odporna na *„wygarnięcie"* Funia, sprawiła mu łaźnię, z której musiał kurować się parę tygodni. . . .

Dziś nasz Funio, ma lat 16, i jest w posiadaniu samochodu. Odseparował się od reszty kolegów i czyni próby *„samochodowo-lotnicze"*. Dorabia skrzydła do Forda i rozmyśla nad tem, ażeby *„lekko i równo"* — z dużym rozpędem — zplanować ze wzgórza. Po szeregu próbach zdecydował jednak, że „dziki osioł" ma zbyt małą szybkość i nie można nim nabrać odpowiedniego rozpędu.

Przeszedł więc do innych badań *„naukowych"*, które dały wynik: pozbawienia najpierw „dzikiego osła" karoserji, później podwozia, aż wreszcie wysłużony „Ford" rozebrany do najdrobniejszych części, znalazł się w kupie gruzów.

UDZIAŁ POLSKIEJ EKIPY
w święcie lotniczem Rumunji.

Na zaproszenie Królewskiego Aeroklubu Rumunji, do wzięcia udziału w święcie i popisach lotniczych w Bukareszcie w dniu 30.VI b. r. została wyznaczona ekipa z 3-ch płatowców Spad 61, pilotowanych przez kpt. pil. *Pamułę Leopolda*, por. pil. *Bajana Jerzego* i por. pil. *Grzybowskiego Stanisława*.

Dnia 24.VI przybyli do Warszawy lotem kpt. Pamuła i por. Bajan, celem zameldowania się i załatwienia formalności paszportowych. Dnia 26.VI o godz. 8 nastąpił odlot do Bukaresztu drogą na Lwów — Jassy, gdzie tegoż dnia o godz. 19-ej wylądowała ekipa w pełnym składzie na lotnisku Pipera obok Bukaresztu (przelot trudny, połowa drogi w czasie deszczu, przelot do Bukaresztu w czasie burzy). Po powitaniu przez lotników rumuńskich, lotnicy polscy zostali zaproszeni na bankiet wydany przez gen. Gorskiego Insp. Lot. tegoż dnia o godz. 21. Dnia 28.VI zameldowała się ekipa u Attaché wojsk. majora dypl. Michałowskiego, zwiedzano miasto i t. d. Dnia 29.VI o godz. 11 lotnicy polscy byli obecni na mszy uroczystej za poległych lotników, a następnie na śniadaniu na lotnisku Pipera, *gdzie zostali przedstawieni regentowi Rumunji* ks. Mikołajowi, premjerowi p. Maniu, generalicji i attaché wojsk. zagranicznym; w czasie śniadania trójka płat. Fokker i Gordoulesseur wykonała lot grupowy i akrobację w grupie. O godz. 12.30 złożyła ekipa polska wieniec na grobie poległych lotników rumuńskich, poczem wzięła udział w śniadaniu wydanym dla niej przez prez. Aeroklubu ks. Bibesko w jego zamku w Mogosoia, obok Bukaresztu.

Dnia 30.VI przeprowadziła ekipa lotem swoje płatowce z lotniska Pipera na Baneasa, gdzie miały się odbyć popisy. O godz. 16 rozpoczęły się popisy lotnicze zaprezentowaniem w locie Awionetki Romania-Sta-Marja, na której dokonano lotu po Europie. Następnie dwie trójki płat. Farman-Goljath i Liore-Olivie wykonały bombardowanie wybudowanej prowizorycznie wioski, obok lotniska, ostrzeliwane intensywnie przez art. przeciwlot.: podkreślić należy nadzwyczaj precyzyjne wykonanie tej części programu jakoteż nadzwyczajny efekt widowiska. Następnie wystartowała grupa myśliwska (18 płat. Spad 61) kolejno trójkami i piątkami i po okrążeniu przedefilowała przez lotnisko w zupełnie udatnym szyku grupowym. Z płatowców bombard. rzucono 3 manekiny ze spadochronami z których jeden nie otworzył się (Heineke). Z płatowca osobowego Junkers wykonała skok ze spadochronem p. Braescu. *Stabo wypadło strącanie baloniku przez płatowce* jakoteż akrobacja indywidualna na Fokkerach—300 H. P. Hispano; akrobacja niezupełna nie precezyjna i nieskoordynowana. Daleko lepiej wypadła walka powietrza płat. Fokker i Gordu, przyczem ten ostatni miał przewagę. Ekipa polska wystartowała trójką i po kilkakrotnych zmianach szyku (szereg, schody,rząd) wykonała w grupie Looping, beczkę, wieniec i immelman, poczem akrobację indywidualną po dokonaniu której na dany znak zebrała się i wylądowała w grupie. Po wylądowaniu, bezpośrednio, lotnicy polscy zostali zaproszeni do loży ministerjalnej, gdzie wśród owacji publiczności ministrowie pp. Vaida, Michalake i gen. Cichosci złożyli ekipie gratulację i podziękowanie za lot. Pilot francuski Villechanoux demonstrował płat. Spad 91 z Hispano 500 H. P., jednak bez akrobacji wykonując jedynie efektowne wyciąganie płatowca „świecą" w górę. W czasie popisu Awionetek (Klemm-Daimler. Avia) kpt. Banciu-Lescu na Awionetce Klemm wykonał kilkanaście loopingów, lot grupowy Awionetek, z których jedna pilotowana przez rumuńską pilotkę. Ogólne wrażenie z popisów bardzo dodatnie co do organizacji i wykonania; *należy podkreślić nadzwyczajną punktualność, bardzo dobrą reżyserję i pomysłowe zestawienie programu*, które publiczność stale trzymało w napięciu. Szereg megafonów ogłaszał poszczególne punkty programu. Popis miał na celu propagandę lotnictwa wśród szerokich mas, a nie znaczenie wojskowe i pod względem efektu zupełnie odpowiadał swemu zadaniu.

Dnia 31.VI o godz. 12 lotnicy polscy wzięli udział w śniadaniu wydanym na ich cześć przez posła R. P. p. Szembeka, na którym byli obecni, minister wojny gen. Cichosci, Insp. Lot. gen. Gorski, szef szt. płk. Samsonowiciu, ks. Bibesko, lotnicy rumuńscy i szereg osób z poselstwa.

Dnia 2.VII złożyła ekipa w towarzystwie attaché wojskowego mjr. Michałowskiego wizytę oficjalną Szef Dep. Lot. gen. Dumitrescu, Insp. Lot. gen. Gorskiemu, d-cy dyw. lot. gen. Syrbu i Szef Szt. płk. Samsonowiciu, w czasie której wręczono im odznaki honorowe pil. Rumunji i podziękowanie za lot.

Dnia 4.VII o godz. 9 wystartowała ekipa polska do Konstancji odprowadzana przez d-cę dyonu Myśliwskiego, kpt. Pyclea i kpt. pil. Skarżyńskiego, który przebywa na stangeu w Bukareszcie. O godz. 10.20 wylądowała ekipa na lotnisku Mamaja obok Konstancji i podejmowana była obiadem przez d-cę i Korp. Ofic. tamt. Szk. bomb. i strz.; po południu zwiedzono Inst. rybny i miejscowość Carmen-Sylwa, poczem wzięto udział w bankiecie wydanym przez d-cę szk. o godz. 21.

Dnia 5.VII o godz. 9.30 wystartowała ekipa w drogę powrotną z Konstancji, przez Jassy —Lwów i wylądowała w Warszawie tegoż dnia o godz. 19. Podreślić należy, że w ciągu całego lotu silniki pracowały nadzwyczajnie, tak że uzupełniano jedynie zapasy paliwa na postojach; *lot wykonano na płatowcach budowanych w kraju* przez P. Z. L. i silnikach krajowych firmy Skoda. W czasie całego pobytu w Rumunji lotnicy polscy *byli nadzwyczaj gościnnie podejmowani* przez lotników rumuńskich, którzy opiekowali się gośćmi na każdym kroku w czasie całego pobytu.

Pamuła Leopold kpt. pil.
D-ca ekipy.

Święto w Calais.

Stoimy wobec potężnych zmagań ludzkości o zawładnięcie przestworzy, a w wyścigu o opanowanie Atlantyku stanęły narody świata stwierdzając, że lotnictwo jest *potężnym czynnikiem postępu i kultury* narodów. I oto naród francuski w dniu 25-go lipca r. b. święcił w Calais święto pierwszego wielkiego wyczynu lotnictwa, z dnia 25-go lipca 1909 r. w którym Bleriot przeleciał na swym samolocie kanał La Manche. W uroczystościach wzięło udział całe lotnictwo z p. min. Laurent Eynac.

Lot ten stał się *początkiem potężnego łańcucha* wysiłków i zmagań podboju przestworzy przez raidy lotnicze. Stał się pierwszym lotniczym raidem historycznym. Bleriot wówczas udowodnił, że samolot stanie się potężnym czynnikiem postępu, a zarazem i siły narodów. Dwadzieścia lat graniczących nas od tej chwili, a szczególnie lata wojny światowej udawadniają, *że w wyścigu na polu lotnictwa trzeba się spieszyć.* Wojna światowa dała nam tego wymowne dowody, choćby w ilości 25.000 wyprodukowanych samolotów w czasie wojny światowej. A dalej bohaterstwa lotników tak mrożącego krew okresu wojny jak i okresu podboju przez raidy transoceaniczne i transkontynentalne.

Od 1910 r. w wyścigu pokojowym narodów, lotnictwo przekreśliło dawne zapatrywania. Zmieniły się zapatrywania, a w Anglji znikł tak wysoko ceniony angielski *„splendid isolation"*, a w miejsce jego wyrósł wielki program lotniczy. *Dla samolotu niema granic*; góry, morza, rzeki i pustynie stały się normalną strefą podboju przestworza. A Atlantyk właśnie stał się terenem podboju. Z nazwiskami Lindberga, Byrda i Chamberlaina łączy się historja Bleriota. Bleriot *połączył nicią swego lotu*, ląd stały Europy z Anglją. Dla Bleriota znikł we mgle kanał La Manche jako trudność podboju, a dla ostatnich ocean.

Wielu wynalazców podążyło śladami Bleriota, do takich należy inż. Dela Cierva, który na swym autożyro przeleciał La Manche wzorem Bleriota,by zwrócić na siebie uwagę i na swój wynalazek. Przed nami *otwarte wrota nowego okresu rozwoju lotnictwa*, liczne imiona bohaterów, wśród nich i imiona naszych bohaterów atlantyku ś. p. mjr. Idzikowskiego i Kubali — czekamy na czyny!

Potężny doping wielkiego wyczynu sportowego Bleriota w 1909 roku — dziś święci swe tryumfy!

Wycieczka motocyklowa
na P. W. K.

W dniu 12 lipca odbyła się wycieczka motocyklowa. Sekcji Mot. przy Sosnow. Tow. Cykl. z Sosnowca do Poznania. W wycieczce wzięli udział: pp. przewodniczący Sekcji *H. Levittoux* (B. S. A. 350 cc), *Fr. Starczyk* (B. S. A. 350 cc), *L. Dziordziński* (Ariel 500 cc) i kapitan *Br. Kwiatkowski* (A. J. S. 350 cc),

Do Poznania wybrano drogę *przez Częstochowę, Wieluń i Jarocin*, trasa wynosiła 394 klm. i przejechano ją w ciągu 9-ciu godzin i minut 30.

Powrócono w dniu 17-ym lipca via *Konin, Krośniewice, Łęczycę i Łódź*, gdzie spędzono kilka godzin na zwiedzaniu miasta (do Łodzi 246 klm), a następnie przez *Piotrków, Radomsko i Przyrów* do Sosnowca 234 klm.

Drogę powrotną 480 klm. przebyto w ciągu 13 godzin.

Zaznaczyć należy, że od Krośniewic przez Łęczycę, Ozorków i Zgierz do Łodzi, a następnie prawie do samego Tuszyna *droga jest fatalna* i radzimy motocyklistom omijać ją skwapliwie. Ogółem w czasie wycieczki wraz ze zwiedzeniem okolic Poznania przejechano 950 kilometrów.

NOWE KSIĄŻKI:

Odpowiedzialność za szkody z wypadków samochodowych.
(ustawa niemiecka i austrjacka)
przełożył i objaśnił *Wacław Radajewski.*
Nakład Wojewódzkiego Instytutu Wydawniczego w Poznaniu.

Książka, jest wobec nader rozwiniętego ruchu samochodowego w Polsce i częstych wypadków niezwykle aktualną. Autor, *długoletni sędzia i opiniodawca* jednej z instytucji ubezpieczeniowych, miał sposobność zapoznać się z ustawą jaknajdokładniej, to też dokładne jego objaśnienia uwzględniają zarówno ustawodawstwo i orzecznictwo polskie i niemieckie, jak również literaturę tego przedmiotu stanowią: *niezwykle ważny podręcznik* nietylko do użytku sądowego, ale i dla wszystkich właścicieli i kierowców samochodów.

* * *

Przy brzaskach zachodzącego słońca, liczna rodzina i goście pana Pentelkiewicza, zgromadzili się na obszernej werandzie spożywając podwieczorek. Niczem nie zmąconą ciszę, nagle przerwał donośny głos Funia:

— Wujko jedzie!

— Wujko jedzie! — Dojrzał go pierwszy, siedząc na gruszy i spożywając dojżały owoc.

I rzeczywiście. Po upływie dwuch minut, przed dom zajechał piekny seledynowy samochód. Wszyscy gremjalnie wylegli na powitanie. Pan Pentelkiewicz z buńczuczną miną wstawał od kierownicy, będąc pewien sukcesu w wyborze auta. Rasowa 6-tka ESSEX, wszystkim przypadła do gustu.

Długo opowiadał pan Józio, co się naszukał, ile objeździł wozów, nim się zdecydował na kupno. Mówił o zaletach auta, o jego 120 kilometrowej szybkości, łatwości opanowania wzgórz i etc. Funio nie brał udziału w rozmowie, słuchał tylko uważnie i coś notował i kreślił w kącie salonu. A gdy pod koniec rozmowy usłyszał, że na drugi dzień rano zdecydowano odbyć nowonabytym wozem dalszą wycieczkę, na złość sąsiadom, jego już nie było.

* * *

Wszyscy spali, jedynie Funio siedział w swym pokoju i mocno coś kombinował. Nareszcie skończył wykresy. Po omacku, na palcach, ażeby nikogo nie zbudzić, wymknął się na dwór. Drągiem żelaznym wyważył skobel od szopy, w której zamknięty był nowy Essex, i po chwili *„opanował sytuację"*. Zapalił reflektory i boczny projektor. Potem długo coś szukał, montował, przykręcał, obszywał i nareszcie był gotów.

Cicho wyjechał z prymitywnego garażu, przebył groblę, minął las i był na łące.

Zaczynało świtać...

Poczynił ostatnie *„niezawodne"* obliczenia. Podszedł raz i drugi do skraju rowu, po za łąką, obliczył krokami przestrzeń i nucąc piosenkę lotniczą własnego układu — wrócił do auta. Poprawił coś jeszcze przy *„linkach poprzecznych"* samochodo-płatowca i ruszył...

Pierwszy, drugi, trzeci, czwarty bieg . . . silnik aż jęczał. Wóz nabrał rozpędu. Funio zdążył tylko w biegu krzyknąć — *„dobra nasza, leci jak anioł!"*

* * *

O świcie, gdy jeszcze perliła się rosa, wyszedł pan Wład - Pentelkiewicz, ażeby obejrzyć ESSEX'a na swojej własnej ziemi.

Jakież było jego zdziwienie i przerażenie, gdy z wieczora zamkniętego Essex'a nie było na swoim miejscu. Myśl jak błyskawica przemknęła przez głowę pana Pentelkiewicza. Jeden krótki wyraz boleśnie świdrował w skołatanej głowie... potem przedostał się do krtani, która go w całości, strasznie, przeraźliwie oddała:

— Funio, Funio...! cholerrra, gdzie samochód!!!? — wołał pan Józio wyrywając resztki swych płowych włosów.

Na progu ukazał się Funio. Stan jego był opłakany, podpuchnięte oczy — jednego zupełnie nie było — szklanego, cała twarz podrapana, ręce posiniaczone, a na nich zaskrzepła krew. Nic nie mówił, tulił podartą w strzępy marynarkę i patrzył jedynym okiem w biadającego wuja.

— Funio — łobuzie! mów, bo cię..., gdzie wóz! — piał strasznie pan Pentelkiewicz.

— Tam — odrzekł nareszcie ledwo dosłyszalnie Funio, wskazując w stronę stawu.

Wuj Pentelkiewicz, najnieszczęśliwszy z wujów, pobiegł do stawu. Za nim poczłapał Funio w asyście reszty rodziny i całej służby, zwabionej krzykiem i przekleństwami.

Nad stawem pan Pentelkiewicz nie widząc wozu zatrzymał się.

— Gdzie wóz chole...! — wrzasnął na nowo do Funia.

— Tam — jeszcze ciszej powtórzył Funio, wskazując na las.

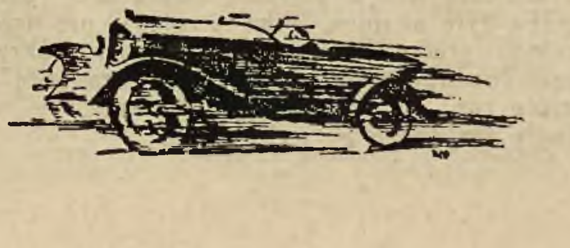
Pan Pentelkiewicz pobiegł dalej — za nim wszyscy.

* *

Za równą łąką, za lasem, w głębokim rowie pan Józio znalazł swojego Essex'a. Stan wozu już nawet nie wart był opłakiwania — nie było co. Zdruzgotane, spalone szczątki miały być, tym wczorajszym pięknym rasowym samochodem, a obok leżały jakieś pręty żelazne, długie na parę metrów o dziwacznych kształtach.

Od furji pana Józia, Funia musiały obronić wszystkie ciocie na czele z matką, a gdy pod wieczór pytano przestępcę, gorączkującego i pobandażowanego leżącego w łóżku — on płaczliwym głosem powiedział w paru słowach: „Liczyłem na 120 kilometrów" na 6 cylindrów. Chciałem planować . . . ale wyszła k r a k s a".

— KONIEC —



SZLAKIEM CZYNU
LUDWIKA IDZIKOWSKIEGO.

Dotkliwy cios dotknął lotnictwo polskie. W ub. m. straciliśmy jednego z najdzielniejszych i najbardziej doświadczonych lotników. Śmierć ś. p. Ludwika Idzikowskiego ciemnym kirem okryła lotnictwo nasze, tak wspaniale rozwijające się w ostatnich latach. Ś. p. mjr. Ludwik Idzikowski nietylko był świetnym pilotem,—bo inaczej wszak nie byłby wyznaczony do tak wielkiej misji, jak wzniecenie sławy — za ocean, w świat cały, o uskrzydleniu się Niepodległej Rzeczypospolitej, — był on przedewszystkiem oficerem lubianym przez wszystkich swoich kolegów, był człowiekiem o nieskazitelnych i wzniosłych intencjach. Zamiłowanie do swego zawodu, a raczej umiłowanie go przez zmarłego było omawiane przez wszystkie odłamy prasy. Pozostały wspomnienia. Nie będziemy powracać do przyczyn katastrofy, do historji lotu, — znane one są każdemu Polakowi, podamy naszym Czytelnikom to, co zamieścił mjr. pil. Juljusz Gilewicz w „Il. Kur. Cod." Garścią wspomnień o zgasłym przed czasem Orłem zainteresujemy Ich bardziej, niż nudnym, o wypadku tym, omówieniem technicznym lub innym.

REDAKCJA.

„Poznaliśmy się w Polsce w roku 1919 na lotnisku lwowskiem. Znaliśmy się wzajemnie ze słyszenia jeszcze z czasów służby lotniczej w armji zaborczej, już wtenczas nazwisko Idzikowskiego było popularne wśród lotników, a jego odwaga i skromność pozyskały sympatję i uznanie wśród obcych mu ludzi.

Ten „Czarny" uśmiechnięty pogodnie Lulas, stały bywalec kawiarń lwowskich, został adoptowany przez bohaterskie społeczeństwo lwowskie i zaliczony w poczet Orląt lwowskich.

Z chwilą, gdy zgasły ostatnie zgliszcza wojny polsko-bolszewickiej, spotykam się z Idzikowskim na nowym terenie pracy, w wyższej szkole pilotażu w Grudziądzu.

Całe pokolenie nowych gwiazd naszego lotnictwa, wyfruwa w świat z opiekuńczej ręki ś. p. majora Idzikowskiego. W tę ciężką nerwową pracę wkłada Idzikowski całą swoją duszę, całą umiejętność i doświadczenie.

Pamiętam, ile nerwów, ile żalu kosztuje go każda katastrofa ucznia. Sam odważny i spokojny, naraża swe życie w codziennej pracy, reagując żywo na każdy cień niebezpieczeństwa, błąkający się wkoło powierzonych jego pieczy wychowanków.

Wtenczas kiełkuje w nim mysl dokonania jakiegoś czynu, któryby wyniósł na forum międzynarodowe imię Polski. W długich wieczorach zimowych snujemy plany polskich rekordów, omawiamy nasze szanse i możliwości.

W tej atmosferze wychowuje się kpt. Orliński, by wkrótce potem zabłysnąć talentem w walce o prymat z asami tej miary jak Pelletier De Oisy.

W roku 1924 zostajemy wspólnie z majorem Idzikowskim wyznaczeni do przelotu z nowozakupionymi samolotami z Francji, w pierwszej serji.

W Paryżu a właściwie na lotnisku w Ville Coublay zapoznajemy się z ówczesną potęgą przemysłu lotniczego Francji i już podówczas rodzi się u majora Idzikowskiego decyzja wykorzystania stosunków handlowych między Francją a Polską, celem zakupienia samolotu dostosowanego do wielkich raidów.

Przypominam sobie chwilę, gdy siedząc w stadjonie Colombes w czasie zmagań olimpijskich wszystkich narodów świata z uczuciem poniżenia i żalu obserwowaliśmy na ostatnich miejscach koszulki z Białym Orłem. Opuściliśmy stadjon smutni i przygnębieni, bo przyszliśmy z wiarą w cud, bo zdawało się, że musimy ujrzeć sztandar Polski na maszcie olimpijskim.

I wtenczas to ś. p. major Idzikowski rzucił pamiętne dla mnie słowa: „Słuchaj, jak my daleko pozostaliśmy za wszystkimi narodami świata, przez tą przeklętą niewolę, ale przecież w *lotnictwie moglibyśmy konkurować*, moglibyśmy walczyć jak równi z równymi i zmusić świat cały, aby mówił i myślał o Polsce". — Ta myśl nie opuszczała go już stale.

Mierzyliśmy dwukrotnie z majorem Idzikowskim szlakami powietrznymi Europę, przeżywając niejednokrotnie chwilę zwątpień i niepokoju i każda pokonana przeszkoda utrwalała go w postanowieniu, budziła nowe pragnienie czynu.

Aż przyszedł moment tragicznego bohaterstwa Nungessera i Colli, oraz wspaniały wyczyn historyczny Lindberga a za nim Chamberlaina, Byrda i innych.

Nurtująca majora Idzikowskiego żądza czynu, żądza walki o imię Polski w środowisku najodważniejszych świata, znalazła swój upust.

Staje w imieniu Polski do walki z Atlantykiem. Wespół z dawnym towarzyszem broni bojów lwowskich majorem Kubalą gorączkowo przygotowują lot.

Lecz choć są świadomi trudności i niebezpieczeństwa, lecą pomimo tego, iż szereg katastrof groźnym memento staje przed nimi.

Pamiętamy chwilę, gdy Polska cała z napiężeniem czeka na pierwsze wiadomości, gdy opinja całego społeczeństwa widziała ich zwycięzcami. I rzecz najdziwniejsza: *my wszyscy lotnicy wierzyliśmy w ich zwycięstwo*, a podstawą naszej wiary była silna wola tych, co lot rozpoczęli.

Nikomu nie mieściło się w głowie, że ten nasz kochany Lulas może niedolecieć, może zginąć. Aż przyszła bolesna, a jednocześnie radosna wieść: niedolecieli, jednak uratowani, żywi i zdrowi.

To samo społeczeństwo, które widziało w nich swych bohaterów, które z drżeniem w sercach czekało na każdą wieść, skrzywdziło tych ludzi, posypały się domysły, że zbłądzili, źle przygotowali lot itp.

Po przez deszcze kwiatów i hymny okrzyków „niech żyją!", jadem goryczy przenikały te słowa do ich bohaterskich dusz.

Gdym spotkał ś. p. majora Idzikowskiego po powrocie do kraju w Warszawie, myślałem, że mam do czynienia z człowiekiem chorym nerwowo.

Zgryziony niepowodzeniem, analizując się, w samym sobie doszukiwał się winy, w każdym szczególe szukał jak dzieciak usprawiedliwiań za winy niepopełnione.

Opowiadał mi swe przeżycia w czasie lotu, bagatelizując osobiste niebezpieczeństwo i olbrzymi wysiłek moralny i nerwowy. Skarżył się na monotonję bezmiaru wód, aż doszedł do chwili nieszczęsnego defektu w motorze, od tej chwili jedyną jego myślą było uratować płatowiec, by móc znów wyruszyć do walki.

A kiedy brutalne łańcuchy windy, wyciągając na pokład statku „Samos" płatowiec, kruszyły i łamały białe skrzydła „Marszałka Piłsudskiego", ratowane ostatnim wysiłkiem osłabionych 30-godzinnym lotem dłoni, nie wytrzymał ten stalowy człowiek i płakał.

Ale nie załamał się, zgiął się tylko pod ciężarem zawodu i krzywdy, by znowu rozprostować ręce do pracy.

Widziałem ostatni raz ś. p. majora Idzikowskiego w przeddzień jego wyjazdu do Paryża, celem rozpoczęcia prac nad budową nowego samolotu i podjęcia powtórnej, ostatniej już próby przelotu.

Mówił mi wtenczas:

— Słuchaj, czy Ty rozumiesz, co to znaczy dolecieć do New-Yorku, czy Ty rozumiesz, czem to będzie dla Polski i dla Polaków na obczyźnie? Ty dobrze wiesz, ile było warte w Ameryce zwycięstwo polskich kawalerzystów, ile korzyści przyniósł rekord pani Konopackiej".

— Wiem, — mówił — jaki dług zaciągam wobec społeczeństwa, wobec Polaków z Ameryki i wiem, że mój drugi lot ma tylko dwa wyjścia: dolecieć lub zginąć, powrotna droga będzie dla mnie zamknięta, chciałbym dolecieć, a potem zginąć nawet.

Miał słuszność i przeczuł przyszłość... zginął.

Zginął bohaterską i męczeńską śmiercią lotnika.

Czem był jego lot dla niego samego? Czy drogą do sławy, do zaszczytów, czy chęcią zwycięstwa sportowego, czy złotodajnym interesem, dla którego postawił na kartę najwyższą stawkę — swe życie!

Ci, co znali ś. p. majora Idzikowskiego, nie potrzebują szukać odpowiedzi. Człowiek, który aż raził swoją skromnością, który ostatnim groszem swej oficerskiej pensji dzielił się z każdym nawet przygodnym towarzyszem i kolegą, nine pobudki miał, podejmując swój czyn.

Marzył i wierzył święcie, że na maszcie sławy narodów, na maszcie olimpijskich bohaterów musi powiewać sztandar Wolnej Polski — dla Niej podjął tę walkę i na Jej ołtarzu złożył swe młode życie.

A kiedy *na skalnych zrębach Graciozy szukał miejsca do lądowania*, czy ratował on swoje życie? Czyż nie prostszem było po opróżnieniu zbiorników opaść przy brzegu na morze i wyjść cało z opresji? Ale major Idzikowski był na życie i śmierć związany ze swym samolotem, ratował płatowiec, gdyż wierzył, że jeszcze poleci.

Lądował z myślą, że musi ocalić płatowiec przekazany mu przez naród polski, lądował ze świadomością, że niema powrotu.

Leciał na obcej maszynie, z obcym silnikiem, lecz *leciał z polskiem sercem* i polskiem poczuciem obowiązku i honoru, wskrzeszając sławę rycerską polskiego narodu — walczył i poległ na polu chwały.

Wierzymy święcie, że gdyby lot swój prowadził na polskim płatowcu, przygotowanym i zbudowanym przez polskiego robotnika, nie zawiódłby silnik, osiągnąłby cel. Wierzymy święcie, że Jego śmierć bohaterska będzie bodźcem do pracy, do walki młodym pokoleniom.

Przeminą lata, groźny Atlantyk upokorzy się przed wszechwładną wiedzą i wolą człowieka, nasyciwszy się pochłoniętemi ofiarami, przelot z Europy do Ameryki będzie kwestją ilości godzin i zużytych materjałów.

Przestrzeń czasu uwypukli wartość pomnika na Graciozie, tej żywej pamiątki walki i czynu obywatela Polaka.

U stóp szczytów Alpejskich 20 lat temu legł z potrzaskanemi skrzydłami pierwszy zdobywca gór, młody, bohaterski Szavez, Francja wystawiła mu pomnik na miejscu katastrofy.

Dziś samoloty francuskie szybują śmiało przez Alpy, a biały obelisk jest niby drogowskazem kierunku.

Niech takim drogowskazem dla przyszłych lotów nadatlantyckich będzie *mogiła ś. p. Idzikowskiego na skalnem wybrzeżu Graciozy.*

Po wielkiej wojnie światowej walczące narody ku uczczeniu wysiłków i ofiarności społeczeństwa otoczyły nimbem bohaterstwa groby Nieznanego Żołnierza.

Niechże grób ś. p. Idzikowskiego będzie dla nas lotników, takąż świątynią bohaterstwa, ofiarności i ukochania silnej, skrzydlatej Polski.

Mjr. pil. Juljusz Gilewicz.

I Międzynarodowy raid Awionetek.

Lot ten organizowany jest z ramienia F.A.I. przez Aeroklub francuski w czasie od 3—20.VIII b. r. na ogólnej przestrzeni 6.042 km.

Do lotu tego dopuszczone są tylko awionetki. Prowadzi on m. i. przez Polskę na trasie *Wrocław — Warszawa i Warszawa—Poznań—Berlin.*

Dla Warszawy termin prawdopodobnych przylotów samolotów dotyczy dni od 10 do 15, dla Poznania od 11 do 16.VIII b. r.

Udział w locie *zgłosiło dotychczas 82 zawodników*, a mianowicie: 32 niemców, 17 francuzów, 14 włochów, 5 anglików, 4 czechów, 2 jugosłowianów, 2 belgów, 2 szwajcarów, 1 amerykanin, 1 austrjak. 1 brazylijczyk i 1 kanadyjczyk.

Organizacja lotu w obrębie granic Polski leży w rękach Aeroklubu R. P. Pan Minister Komunikacji ufundował nagrodę polską na ten lot, którą zdobędzie ten z pośród uczestników, który odbył cały lot (został sklasyfikowany bez względu na lokatę) a do Warszawy przybył pierwszy.

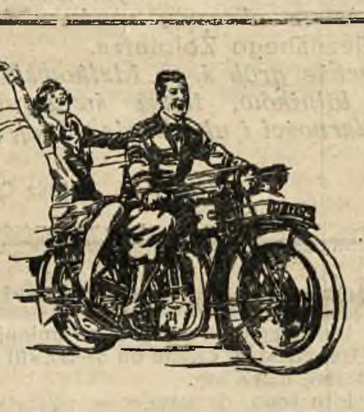
Upały i komunikacja powietrzna.

W czasie obecnych upałów, podróże koleją są prawdziwą męczarnią. Dlatego też nic dziwnego, iż na szlakach powietrznych panuje olbrzymia frekwencja i wszystkie miejsca w samolotach komunikacyjnych na wiele dni naprzód są wysprzedane. Bo czyż można porównać nużącą jazdę koleją, trwającą 10 — 12 godzin, z przyjemną 2 do 3-ch godzinną podróżą przez chłodne przestworza wolne od kurzu i sadzy.



Samoloty kursują codziennie między Warszawą, Poznaniem, Katowicami, Krakowem, Lwowem, Gdańskiem i Wiedniem, a na poszczególnych przestrzeniach nawet dwa razy dziennie: rano i popołudniu (Warszawa — Poznań, Warszawa—Katowice—Kraków).

Podróże powietrzne w czasie obecnych upałów są poprostu przyjemnością i wypoczynkiem, a niska cena biletów (specjalne ulgi z okazji Wystawy Poznańskiej) pozwala najszerszym sferom publiczności korzystać wszechstronnie z idealnego środka lokomocji XX-go wieku, jakim jest samolot: szybki, bezpieczny, wygodny.



D. O. X. olbrzym niemiecki.

W ubiegłym tygodniu został oblatany na jeziorze Badeńskim wodnopłatowiec komunikacyjno-pasażerski D. O. X. konstrukcji inż. Domiera. *Potężny ten samolot może pomieścić na swym pokładzie 120 pasażerów.* Olbrzym ten wykonał już szereg lotów próbnych ku pełnemu zadowoleniu. Samolot jest wyposażony w 12 silników, o sile 6000 KM.

Raid polskiej Awionetki.

W dniach między 17 a 22 czerwca odbył się raid na awionetce RWD 2 konstrukcji inżynierów Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego, wykonanej w warsztatach Linji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej.

Raid wyżej wspomniany miał charakter propagandowy, a trasa, obejmująca 1200 klm., wiodła z *Warszawy* przez *Dęblin—Lublin—Kraków—Poznań—Warszawa.* Podczas raidu tego awionetka wykazała się jako płatowiec użytkowany, wykazując szybkość przeciętną 120 klm. na godzinę, co jak na awjonetkę jest szybkością stosunkowo dużą, tembardziej jeśli się weźmie pod uwagę, iż na niektórych etapach lot odbywał się przy wietrze przeciwnym.

Awionetka ta *posiada nadzwyczaj oryginalną i śmiało pomyślaną konstrukcję,* gdyż jednodźwigarowe wolnonośne skrzydło przymocowane jest do kadłuba jedynie zapomocą dwóch bolców. Posiada ona kadłub kształtu kabiny o nader niskim podwoziu i zaopatrzona jest w 40-konny silnik „Salmson", nawet z tak słabym silnikiem wykazuje ładne rezultaty, gdyż szybkość maksymalna wynosi 150 klm. (godz., wysokość zaś 1000 m. osiąga w ciągu 6 minut, a szybkość lądowania wynosi 70 klm.) godz. Pozatem awionetka wyróżnia się wielką statecznością w locie i zwrotnością; pusta waga wynosi zaledwie 242 kg., ciężar użyteczny wyraża się tą samą cyfrą; dla celów turystycznych posiada obszerne i łatwo dostępne bagażniki, zaś zbiornik benzyny pomieści zapas na 5 godzin lotu, co daje około 600 klm. zasięgu.

Obecnie czynione są starania o pozwolenie na odbycie raidu tą awionetką do Paryża i z powrotem ponad Niemcami.





POSADY POSZKIWANE:

SZOFER poszukuję posady na pojazd prywatny, osobowy lub ciężarowy. Łaskawe zgłoszenia: Bronisław Mazurkiewicz, Pabjanice Cegielniana 6.

KIEROWCA SAMOCHODOWY poszukuje posady na prywatny lub firmowy wóz. Ukończył szkołę Froma. Również chętnie przyjmie posadę biurową — wykształcenie wyższe.

Łaskawe oferty: *Czesław Niedzielski,* Warszawa, Koszykowa 5 m. 35a.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GUIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205 - 80. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.